



Organisation des Nations Unies  
pour l'alimentation  
et l'agriculture

# Façonnons ensemble l'avenir de la pêche

Favoriser des emplois sûrs et décents dans la pêche  
grâce à l'application de normes internationales



Organisation  
internationale  
du Travail



ORGANISATION  
MARITIME  
INTERNATIONALE



# **Façonnons ensemble l'avenir de la pêche**

Favoriser des emplois sûrs et décents dans la pêche  
grâce à l'application de normes internationales

# Table des matières

<b>Remerciements</b>	<b>2</b>
<b>1. Contexte</b>	<b>3</b>
<b>2. Accord du Cap (CTA) de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche</b>	<b>5</b>
<b>3. Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F),1995</b>	<b>8</b>
<b>4. Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche de l'OIT, 2007</b>	<b>10</b>
<b>5. Accord de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PSMA), FAO</b>	<b>13</b>
<b>6. Instruments volontaires de la FAO, l'OIT et l'OMI pour la sécurité en mer</b>	<b>16</b>
<b>7. Conclusions</b>	<b>19</b>
<b>8. Annexe – Listes alphabétiques des pays ayant ratifié le CTA, la Convention STCW-F, la Convention C188 et le PMSA</b>	<b>20</b>
<b>9. Références</b>	<b>21</b>

## Remerciements

Ce document a été préparé par Mariaeleonora D'Andrea et Raymon van Anrooy (FAO), avec l'aide précieuse de Brandt Wagner (OIT), Sandra Rita Allnutt, Ismael Cobos Delgado et Brice Martin-Castex (OMI). Nous tenons également à remercier Eszter Hidas (FAO), Yugraj Yadava (BOBP-IGO) et Ari Gudmundsson (The Pew Charitable Trusts) pour leur importante contribution.





## 1. Contexte

La pêche de capture constitue l'activité principale de nombreuses collectivités côtières, où elle contribue à l'économie, l'emploi et la sécurité alimentaire. On estime que ce secteur emploie plus de 39 millions de personnes dans le monde. Le commerce de produits de la mer est aussi extrêmement dynamique: 38 pour cent des captures mondiales font l'objet de transactions sur les marchés internationaux.

Toutefois, les métiers de la pêche sont parmi les plus dangereux de la planète, comme en témoignent les taux élevés d'accidents et de décès enregistrés dans la plupart des pays. Malgré une sensibilisation accrue à ces risques et une amélioration des pratiques, la croissance des emplois dans la pêche de capture a entraîné une hausse des décès des pêcheurs. Il est difficile de donner des chiffres précis, car les signalements diffèrent d'un pays à l'autre, mais le taux de décès annuel du secteur serait d'au moins 80 pour 100 000 pêcheurs selon des estimations prudentes. Cela signifie que près de quatre pêcheurs perdent la vie dans le cadre de leur travail toutes les heures. En outre, le nombre de pêcheurs blessés ou atteints d'une maladie professionnelle est encore plus élevé. Ces décès et accidents ont de lourdes conséquences sur les familles des pêcheurs, les équipages, les collectivités et les activités de recherche et de sauvetage.

La sécurité en mer et les conditions de travail sur les bateaux de pêche sont indissociables des décisions prises par les responsables de la pêche et de l'état des ressources halieutiques. En effet, la raréfaction des ressources et la surpêche dans les eaux côtières poussent les pêcheurs à partir plus loin au large, pendant plus longtemps. Cette situation leur fait courir des risques toujours plus importants. De plus, les petits bateaux

conçus pour la pêche côtière ne sont pas adaptés pour affronter la haute mer, ce qui pose des problèmes de sécurité supplémentaires. Sur les grands bateaux de pêche industrielle qui restent en mer pendant des semaines ou des mois, les conditions de vie et de travail de l'équipage sont généralement médiocres. Les normes de sécurité sont moins bien respectées lorsque les conditions sont dangereuses et stressantes, la nuit et par mauvais temps. L'espace de vie de l'équipage est très réduit et les heures de repos sont souvent peu respectées. Par ailleurs, les équipements de protection et de sécurité sont généralement insuffisants. Des données démontrent également que les conditions de travail et de vie des équipages des bateaux pratiquant la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) sont particulièrement inquiétantes. Alors que les revenus diminuent en raison de la surpêche et de la pêche INN, les propriétaires des navires tendent à réduire les frais d'exploitation (rémunération, alimentation, équipement de sauvetage, assurance) aux dépens de la sécurité de l'équipage.

L'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) ont élaboré et adopté plusieurs instruments internationaux offrant un cadre juridique solide pour une pêche responsable, la formation des pêcheurs, une sécurité accrue des navires de pêche et des pêcheurs et des conditions de travail et de vie décentes.

Le présent document décrit brièvement quatre de ces instruments (conventions et accords) juridiquement contraignants et applicables à la pêche internationale.



Il a été préparé par l'OMI, l'OIT et la FAO dans le but de conseiller les décideurs et autres parties prenantes des secteurs de la pêche, de la mer et du travail, et d'encourager la ratification et la mise en œuvre des instruments suivants:

1. Accord du Cap de l'OMI (CTA), 2012
2. Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F), 1995
3. Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche (C188), 2007
4. Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PSMA), 2009.

Ce document renferme également des informations sur des instruments non obligatoires, comme le Code de conduite pour une pêche responsable publié par la FAO en 1995, divers codes et recommandations de sécurité, ainsi que des directives techniques et de mise en œuvre.





## 2. Accord du Cap (CTA) de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche

### De quoi s'agit-il?

L'Accord du Cap (CTA) a été adopté par la Conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche qui s'est tenue du 9 au 11 octobre 2012 au Cap, en Afrique du Sud, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le CTA met à jour diverses dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 et de la Convention internationale



de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977, qui ne sont jamais entrés en vigueur.

L'objectif global du CTA est de garantir la sécurité des bateaux de pêche et de leur équipage (y compris les observateurs à bord) au moyen de normes internationales minimales pour la conception, la construction, l'équipement et les inspections de ces navires. Le CTA s'inspire fortement des dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

### Pourquoi ratifier l'Accord du Cap de l'OMI?

Cet accord est essentiel pour renforcer la sécurité à bord des navires de pêche. Il permet en effet l'application des normes de sécurité adoptées aux bateaux de pêche étrangers et nationaux opérant dans les eaux des pays qui le ratifient, ainsi qu'aux flottes nationales de ces pays opérant en haute mer ou dans les eaux d'autres États. Il réduit également les risques encourus par les observateurs de pêche et l'équipage national à bord des

bateaux de pêche étrangers, et permet l'inspection de ces bateaux. Pour que cet instrument puisse entrer en vigueur, davantage de pays doivent le ratifier. Une fois ratifié et pleinement mis en œuvre, il permettra de combler l'écart actuel entre les normes de sécurité applicables aux marins des secteurs du commerce et de la pêche.

Qu'ils soient États du pavillon, du port, côtiers, de marché ou fournisseurs de main-d'œuvre, tous les pays bénéficieront de sa ratification.

En effet, elle permettra aux États du pavillon de démontrer leur volonté politique et leur engagement envers la sécurité des bateaux de pêche arborant leur pavillon. Par ailleurs, en mettant en place des inspections conformes aux dispositions du CTA, ces États et les États du port inciteront les armateurs, les officiers, les membres d'équipage et les organisations reconnues (sociétés de classification) à adopter à leur tour les normes de sécurité et à veiller à leur respect.

La ratification et la mise en œuvre de l'Accord permettront d'améliorer les conditions de travail et de vie des ressortissants des États côtiers et fournisseurs de main-d'œuvre. Du fait qu'elles réduiront également le risque d'accident et de collision dans leurs eaux, et par conséquent les coûts des opérations de recherche et de sauvetage associées et les risques de pollution, elles allégeront d'autant les budgets des États.

Parallèlement, la ratification du CTA contribuera à la lutte contre la pêche INN par le renforcement des capacités d'inspection des navires et de détection de la pêche INN.



La disposition mettant un terme aux traitements plus favorable permettra aux pays ayant ratifié l'Accord d'inspecter les navires de pêche battant pavillon étranger qui entrent dans leurs ports. Ainsi, ils pourront également inspecter les navires de pêche des États n'ayant pas ratifié l'Accord. Cette disposition favorisera des règles du jeu plus équitables dans le secteur de la pêche.

## Portée et application

Le CTA concerne uniquement les navires de pêche d'une longueur généralement égale ou supérieure à 24 mètres ou d'une jauge brute de 300<sup>1</sup> autorisés à battre le pavillon d'un pays l'ayant ratifié.

Bien que la plupart des dispositions du CTA soient uniquement applicables aux navires neufs, certaines concernent aussi les navires existants. Par ailleurs, l'Accord prévoit la possibilité de mettre en œuvre progressivement les dispositions relatives à l'équipement de radiocommunication faisant partie des dispositifs de sauvetage (non indiquées dans le tableau 1), aux procédures d'urgence, et à l'équipement de radiocommunication et de navigation standard. Les

Tableau 1. Détail de la mise en œuvre progressive des dispositions de l'Accord

Chapitre	Contenu	Application		Délai de mise en œuvre	Options d'exemption
		Nouvelle	Existante		
II	Construction	✓		À l'entrée en vigueur de l'Accord	✓
III	Stabilité	✓		À l'entrée en vigueur de l'Accord	✓
IV	Machines	✓		À l'entrée en vigueur de l'Accord	✓
V	Sécurité incendie	✓		À l'entrée en vigueur de l'Accord	✓
VI	Sécurité de l'équipage	✓		À l'entrée en vigueur de l'Accord	✓
VII	Dispositifs de sauvetage	✓	✓	Jusqu'à 5 ans après l'entrée en vigueur de l'Accord	✓
VIII	Consignes en cas d'urgence	✓	✓	Jusqu'à 5 ans après l'entrée en vigueur de l'Accord	✓
IX	Radio communications	✓	✓	Jusqu'à 10 ans après l'entrée en vigueur de l'Accord	✓
X	Équipement de navigation	✓	✓	Jusqu'à 5 ans après l'entrée en vigueur de l'Accord	✓

Adapté de PEW, 2019.

parties peuvent également choisir d'exempter les navires mesurant 24 mètres et plus autorisés à battre leur pavillon, dans la mesure où ils opèrent dans les eaux côtières, dans une zone de pêche commune ou dans la zone économique exclusive de l'État (ZEE). Un résumé de cette mise en œuvre progressive et des exemptions possibles est présenté dans le tableau 1.

L'Accord prévoit la mise en place de contrôles et d'inspections des navires pour vérifier leur sécurité. Ces inspections pourront être réalisées par l'administration de l'État du pavillon, un centre technique reconnu ou une organisation nommée à cette fin. Les bateaux dont l'inspection est positive se verront remettre un Certificat international de sécurité pour navire de pêche et une Fiche d'équipement. La validité de ce certificat ne saurait dépasser 5 ans. Si l'administration de l'État décidait d'exempter des navires de certaines dispositions, un Certificat international d'exemption pour navire de pêche leur sera remis.

L'Accord concerne uniquement environ 2 pour cent des flottes de pêche mondiales et exclut les navires de pêche de moins de 24 m. Des informations plus détaillées concernant les instruments non obligatoires favorisant la sécurité des navires de taille moyenne (entre 12 et 24 mètres de longueur) et des navires de petite taille (moins de 12 mètres de longueur) sont fournies dans la section 6 du présent document.

## Contenu

Le CTA comprend diverses dispositions concernant la conception, la construction et l'équipement des navires d'une longueur généralement égale ou supérieure à 24 mètres.

Le chapitre I est consacré aux dispositions générales. La partie A de ce chapitre détaille l'application de l'Accord et présente les différentes définitions. La partie B explique les modalités d'inspection et de contrôle des dispositifs de sauvetage et autres équipements, des installations radio, des structures, des machines et des équipements. Elle présente également les modalités d'émission ou de validation du Certificat international de sécurité pour navire de pêche.

Les chapitres II à X contiennent les spécifications de construction et d'exploitation des navires de pêche. Ces spécifications visent à garantir leur étanchéité à l'eau, leur résistance aux intempéries, leur stabilité et leur sécurité en mer.

<sup>1</sup> L'article 2 de la réglementation 1 fournit aux administrations les équivalences pouvant être appliquées pour la longueur et la jauge des navires





Par ailleurs, des dispositions s'appliquent également aux machines et appareils électriques et visent à limiter au maximum les risques pour les personnes travaillant à bord. Le CTA fournit aussi des informations sur les méthodes de construction permettant de limiter le risque d'incendie et de faire en sorte que des dispositifs de détection des incendies, de lutte contre les incendies et d'extinction des incendies soient disponibles à bord des navires.

L'Accord prévoit en outre la protection de l'équipage par le biais d'ouvertures sur le pont et de l'installation de garde-corps et de passages sous le pont pour lui permettre de travailler et de se déplacer en toute sécurité. Il spécifie dans le chapitre VII que des dispositifs de sauvetage doivent être présents à bord, notamment des canots et vestes de sauvetage.

L'Accord précise également les procédures à suivre en cas d'urgence et les exigences applicables au système d'alarme général et au rôle d'appel, notamment l'endroit où il doit se trouver sur le navire et les informations qu'il doit contenir. Il spécifie par ailleurs l'obligation de suivre des formations et exercices d'évacuation. Il indique également qu'il incombe à l'administration de l'État du pavillon de faire en sorte que les équipages soient correctement formés aux différentes procédures d'urgence avant le départ en mer.

Le chapitre IX de l'Accord détaille les exigences applicables au matériel de radiocommunications à bord, à sa maintenance, à son alimentation et à la présence de membres d'équipage qualifiés affectés à ces tâches.

Enfin, le dernier chapitre présente l'équipement de navigation et son organisation, notamment l'équipement de signalisation, qui doit se trouver à bord des navires.

## Comment ratifier l'Accord du Cap de l'OMI?

Les pays peuvent déposer leur instrument de ratification auprès du secrétaire général de l'OMI. Sur demande, l'OMI peut offrir une assistance technique et juridique relativement au processus de ratification et de mise en œuvre. Lors de la ratification de l'Accord, les États doivent communiquer leur nombre de navires de 24 m et plus opérant en haute mer.

Diverses ressources permettent de calculer ce nombre. Une résolution du Comité de la sécurité maritime de l'OMI<sup>2</sup> précise la procédure à suivre. Si un État ratifiant l'Accord a déjà ratifié l'Accord de conformité de la FAO,<sup>3</sup> le secrétariat de la FAO peut fournir ce nombre. Enfin, il peut également être extrait des bases de données des organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP), du Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement (Fichier mondial), du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) et d'autres bases de données maritimes internationales.

**État:** Cet Accord n'est pas encore entré en vigueur.

Le CTA entrera en vigueur 12 mois après qu'au moins 22 États représentant au minimum 3 600 navires de pêche opérant en haute mer l'auront ratifié.

En octobre 2019, 48 pays avaient signé la Déclaration de Torremolinos,<sup>4</sup> affirmant ainsi publiquement leur intention de ratifier l'Accord du Cap de 2012 d'ici le 10e anniversaire de son adoption (11 octobre 2022) pour permettre son entrée en vigueur. À l'heure actuelle, seuls 14 pays ont ratifié l'Accord (OMI, 2020).

### Autres ressources pertinentes

- Version consolidée de l'Accord du Cap de l'OMI
- L'Accord du Cap

### Pour en savoir plus, contactez:

fvs@imo.org

<sup>2</sup> La résolution du Comité de la sécurité maritime .364 (92), contenue dans l'annexe 5 de l'Accord du Cap, précise les procédures et peut être consultée à l'adresse:

[www.imo.org/fr/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee](http://www.imo.org/fr/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee)

<sup>3</sup> Ce nombre peut être calculé à l'aide du High Seas Vessels Authorization Record, accessible à:

[www.fao.org/figis/vrmf/hsvar/](http://www.fao.org/figis/vrmf/hsvar/) - pour les pays ayant ratifié l'Accord afin de favoriser la conformité des navires de pêche en haute mer avec les mesures de conservation et de gestion internationales (Accord de conformité de la FAO).

<sup>4</sup> Le texte des résolutions est accessible à l'adresse:

[www.imo.org/fr/Publications/Pages/Home.aspx](http://www.imo.org/fr/Publications/Pages/Home.aspx)





### 3. Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F), 1995

#### De quoi s'agit-il?

La Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) a été adoptée par l'OMI en 1995. Cette Convention est un traité contraignant qui définit des exigences de certification et de formation minimales pour les équipages des navires de pêche. Son objectif est de favoriser la sécurité en mer et la protection de l'environnement marin, en prenant en compte les spécificités propres au secteur de la pêche.



Elle s'applique de manière générale à l'équipage des navires de pêche, et en particulier aux capitaines et chefs de quart passerelle des navires de pêche de 24 mètres de longueur et plus, ainsi qu'aux chefs de quart machine des bateaux de pêche dont la puissance du moteur de propulsion principal est de 750 kW ou plus.

#### Pourquoi ratifier la Convention STCW-F de l'OMI?

La Convention STCW-F de 1995, qui définit le cadre nécessaire à la mise à disposition de personnel qualifié dans le secteur de la pêche, constitue une référence en matière de promotion de la sécurité en mer. Le recrutement de membres d'équipage plus compétents et mieux formés réduit le risque de décès accidentels, donc les pertes de vie en mer, et améliore la sécurité des opérations de pêche en général.

Cette Convention permet d'harmoniser les qualifications, car elle impose un niveau de formation minimal pour toute personne travaillant sur un bateau de pêche régi par la convention. Cette harmonisation favorise à son tour la libre circulation des travailleurs entre les pays ayant ratifié et mis en œuvre la Convention et contribue à l'équité du secteur. Dans la plupart des flottes de pêche en haute mer (chalutiers pélagiques, thoniers et senneurs), le pourcentage de travailleurs migrants a beaucoup augmenté au cours des dernières décennies. Cette évolution touche également depuis peu les petits bateaux, car certains pays peinent à recruter des jeunes souhaitant faire carrière dans la pêche. Les barrières linguistiques et les difficultés de communication qui en découlent font qu'il est d'autant plus important que tous les membres de l'équipage aient reçu une formation adéquate et soient compétents pour accomplir leur travail, car la dépendance envers les collègues est élevée sur un navire.

De plus, la ratification et l'application à grande échelle de cet instrument permettront de réduire les coûts des opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que les dépenses administratives associées.

#### Portée et application

La Convention STCW-F s'applique de manière générale aux membres d'équipage des navires de pêche autorisés à battre le pavillon d'un État l'ayant ratifiée.

Elle contient non seulement des dispositions obligatoires relatives à la qualification des capitaines, officiers, officiers ingénieurs et opérateurs radio des bateaux de pêche, mais aussi des dispositions essentielles concernant la formation de base à la sécurité,



applicables à l'ensemble de l'équipage des navires, ainsi que des dispositions relatives à la veille. Un État ratifiant la Convention peut choisir de n'appliquer que partiellement ou ne de pas appliquer du tout certaines dispositions (réglementations II/3, II/4 et II/5, ainsi que l'obligation de parler l'anglais) au personnel des bateaux de pêche de moins de 45 m de long opérant uniquement depuis ses ports et dans ses eaux nationales.

## Contenu

La Convention STCW-F se compose de 15 articles, d'une annexe renfermant des réglementations techniques, de trois appendices et de neuf résolutions. Elle définit des exigences minimales en matière de qualification et de formation des équipages des bateaux de pêche auxquelles les pays doivent se conformer. Le chapitre I de l'annexe contient des «dispositions générales» et le chapitre II traite de la «qualification des capitaines, officiers, officiers ingénieurs et opérateurs radio». Le chapitre III décrit les obligations en matière de formation de base à la sécurité applicables à l'ensemble de l'équipage. L'équipage des navires de pêche doit, avant de se voir attribuer des missions à bord, suivre une formation de base et posséder un niveau de compétence suffisant dans les domaines suivants:

- techniques individuelles de survie, notamment le port de gilets de sauvetage et, si nécessaire, de combinaisons de survie;
- prévention des incendies et lutte contre les incendies;
- procédures d'urgence;
- premiers secours;
- prévention de la pollution marine;
- prévention des accidents à bord.

Il incombe à la partie ratifiant la Convention de déterminer si les dispositions s'appliquent au personnel des petits bateaux de pêche ou au personnel déjà employé sur des navires de pêche, et dans quelle mesure elles s'y appliquent.

Enfin, le chapitre IV détaille les obligations à respecter à bord en matière de quart à la passerelle (veille).

En mars 2020, la Convention a fait l'objet d'un examen approfondi par le Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille de l'OMI afin que ses normes soient harmonisées avec les pratiques actuelles du secteur de la pêche et que cet instrument permette de résoudre efficacement les graves problèmes rencontrés par le secteur. Cette révision est susceptible d'intégrer des informations supplémentaires, notamment des liens avec le développement durable et des dispositions de la Convention sur le travail dans la pêche de l'OIT et du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO.

## Comment ratifier le STCW-F de l'OMI?

Pour ratifier la Convention, les États peuvent déposer un instrument à cet effet auprès du secrétaire général de l'OMI.

**État:** Entrée en vigueur le 29 septembre 2012.

### Autres ressources pertinentes

- Page Web de l'OMI sur la Convention STCW-F de 1995
- Document destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets pour les équipages des bateaux de pêche de la FAO/l'OIT/l'OMI

### Pour en savoir plus, contactez:

AAmiti@imo.org





## 4. Convention sur le travail dans la pêche de l'OIT, 2007 (C 188)<sup>5</sup>

### De quoi s'agit-il?

La Conférence internationale du Travail a adopté en 2007 la Convention sur le travail dans la pêche (C188) dans le but de favoriser la mise en place de conditions de travail décentes et d'établir une norme de référence internationale dans le secteur de la pêche. Cette Convention constitue le principal instrument juridique international établissant des normes minimales relativement aux conditions de travail et de vie sur les navires de pêche. Entrée en vigueur en 2017, elle est complétée par la Recommandation sur le travail dans la pêche (R199), qui en précise les modalités d'application.

### Pourquoi ratifier la Convention sur le travail dans la pêche de l'OIT?

La ratification et la mise en œuvre de la C188 permettraient aux États du pavillon d'améliorer les conditions de travail et de vie de leurs ressortissants et des travailleurs étrangers présents sur les navires battant leur pavillon. Elles permettraient aux États côtiers et du port d'améliorer les conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche commerciale battant pavillon étranger qui se rendent dans leurs ports ou opèrent dans leurs eaux côtières. Enfin, elles permettraient aux États de marché de démontrer à leurs consommateurs que le poisson vendu sur leur territoire a été pêché dans des conditions sûres et décentes. Une ratification et mise en œuvre à grande échelle de la Convention C188 favoriserait des règles du jeu équitables dans le secteur et contribuerait à réduire le risque d'atteinte à la réputation lié à des conditions de travail indécentes (notamment l'esclavagisme).

Par ailleurs, l'amélioration de la santé et de la sécurité des pêcheurs peut réduire les coûts associés à l'indemnisation des accidents du travail. Dans le même temps, de meilleures conditions de travail favoriseraient la rétention et le recrutement du personnel dans le secteur.

### Portée et application

La Convention s'applique à toutes les activités de pêche à visée commerciale. Elle ne concerne pas la pêche de subsistance ni la pêche récréative.

Elle est applicable à l'ensemble des navires employés pour la pêche commerciale. En outre, elle prévoit des obligations plus strictes pour les navires de 24 mètres de longueur et plus, ainsi que pour les navires effectuant des sorties en mer d'au moins 3 jours consécutifs. Les navires servant uniquement au transport et à la transformation du poisson sont normalement régis par la Convention du travail maritime de 2006 et ses amendements.<sup>6</sup>

Les États ratifiant la Convention doivent désigner une ou plusieurs autorités compétentes, établir des mécanismes de coordination entre les autorités concernés aux niveaux national et local si nécessaire, et définir leurs rôles et responsabilités dans le cadre de la Convention. Ils doivent mettre en place un système permettant de garantir le respect des exigences de la Convention (inspections, rapports, surveillance, procédures de réclamation, et pénalités et mesures correctives appropriées) conformément à leurs lois et réglementations nationales. Les navires dont les sorties

<sup>5</sup> Cette section résume le contenu de la Convention, mais il est recommandé de lire la version intégrale du texte pour bien comprendre son champ d'application et son contenu. L'OIT a publié divers documents sur la Convention, lesquels sont consultables à l'adresse [www.ilo.org/fishing](http://www.ilo.org/fishing)

<sup>6</sup> En cas de doute quant à la participation d'un navire dans des activités de pêche commerciale, il convient de consulter l'autorité compétente.



en mer dépassent 3 jours, font une longueur égale ou supérieure à 24 ou qui naviguent régulièrement loin des côtes doivent disposer d'un document valide certifiant que leur conformité aux dispositions de la Convention a bien été vérifiée. Des directives portant sur les inspections menées par les États du pavillon ont été publiées afin d'aider les États qui ratifient la Convention à élaborer leur système d'inspection des conditions de travail et d'orienter les inspections menées à bord (OIT, 2017). La Convention s'applique à tous les navires de pêche commerciale battant le pavillon d'un État l'ayant ratifiée. Elle met également fin aux traitements de faveur, car elle stipule que les bateaux de pêche des États du pavillon n'ayant pas ratifié la Convention ne recevront aucun traitement plus favorable que ceux des États l'ayant ratifiée. Ainsi, un État du port ayant ratifié la Convention est en droit d'inspecter un navire étranger qui visite son port pour s'assurer qu'il respecte les exigences de la Convention. L'État du port peut également prendre les mesures nécessaires pour corriger toute situation à bord clairement dangereuse sur le plan de la santé ou de la sécurité.

Le déroulement de ces inspections est précisé dans les Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port (OIT, 2010).

## Contenu

La Convention se compose de neuf parties consacrées à des thèmes distincts: définitions, principes généraux et conditions minimales requises, conditions de service, logement et alimentation, soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale, et respect et application.

La Convention dispose que l'âge minimum pour travailler sur un bateau de pêche est de 16 ans, voire 15 ans pour les personnes qui ne sont plus soumises à une obligation de scolarisation et suivent une formation professionnelle dans les métiers de la pêche ou exécutent des travaux légers pendant les vacances scolaires. Si l'autorité nationale juge que certaines opérations de pêche sont trop dangereuses, l'âge minimum pour effectuer ces opérations peut être relevé à 18 ans. La Convention prévoit qu'aucun pêcheur ne puisse travailler sur un navire de pêche sans certificat médical valide. Il revient à l'autorité compétente d'établir la nature des examens médicaux requis, ainsi que la forme et le contenu des certificats associés. Les pêcheurs travaillant sur des navires de moins de 24 mètres de longueur et ne partant pas en mer pendant plus de 3 jours consécutifs peuvent être exemptés de l'obligation d'examen médical et de certificat médical.

La Convention exige que l'équipage à bord soit suffisant et qu'il bénéficie de périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour assurer leur santé et leur sécurité. D'autres obligations s'appliquent aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et aux navires partant en mer pendant plus de 3 jours. Les pêcheurs doivent signer un contrat de travail qu'ils sont en mesure de comprendre. L'armateur doit veiller à ce que chaque pêcheur dispose d'un contrat de travail écrit signé à la fois par le pêcheur et par lui-même ou son représentant autorisé. Chaque navire doit disposer d'une liste des membres de l'équipage contenant des informations sur les pêcheurs à bord. Une copie de cette liste doit être fournie à la personne désignée à terre avant ou immédiatement après le départ du navire.

Les pêcheurs salariés doivent être rémunérés mensuellement ou régulièrement. Ils doivent pouvoir transférer sans frais tout ou partie des rémunérations reçues, avances comprises, à leur famille. La Convention impose le rapatriement des pêcheurs à l'expiration de leur contrat de travail ou pour d'autres raisons spécifiées. Le coût de ce rapatriement doit être pris en charge par l'armateur. En cas de défaillance de celui-ci à cet égard, ces frais incombent à l'État du pavillon.

Des fournitures et des équipements médicaux doivent se trouver à bord des bateaux de pêche et au moins un pêcheur à bord doit savoir les utiliser. Les bateaux de pêche doivent être équipés de matériel de radiocommunication ou satellite permettant de contacter des personnes ou services à terre en mesure de donner des conseils médicaux. Les pêcheurs sont en droit d'être rapatriés rapidement pour recevoir des soins en cas de blessure ou de maladie grave. Pour réduire les risques d'accidents professionnels, les pêcheurs doivent être formés et une évaluation du risque doit être réalisée. En cas de maladie, d'accident ou de blessure professionnels, les pêcheurs doivent avoir accès à des soins médicaux et être indemnisés, soit par le biais de l'assurance responsabilité civile ou l'assurance obligatoire de l'armateur, soit par un régime d'indemnisation des accidents du travail, soit par un autre régime. Si la législation nationale ne prévoit aucun système de protection des pêcheurs, la responsabilité de cette protection revient à l'armateur jusqu'au rapatriement du pêcheur.

Pour favoriser une large ratification et prendre en compte les différentes phases d'implantation, la Convention C188 renferme diverses clauses de flexibilité et prévoit notamment une mise en œuvre progressive de certaines dispositions.



## Comment ratifier la Convention sur le travail dans la pêche de l'OIT?

Les pays peuvent déposer un instrument de ratification auprès du directeur général de l'OIT. Avant de ratifier la Convention, les pays devaient envisager ce qui suit:

1. Réaliser une analyse de leurs lois, réglementations et autres politiques nationales par rapport aux dispositions de la Convention afin d'identifier les écarts à combler.
2. Réaliser une validation nationale de l'analyse des écarts, et identifier les modifications nécessaires aux lois et réglementations nationales.
3. Établir un mécanisme de coordination entre les ministères et les administrations concernés au niveau national pour faciliter la mise en œuvre de la Convention.
4. Renforcer les capacités d'application.

**État:** Entrée en vigueur le 16 novembre 2017.

### Autres ressources pertinentes

- Convention n° 188 de l'OIT sur le travail dans la pêche, 2007
- Recommandation n° 199 sur le travail dans la pêche, 2007
- Directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche
- Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007
- Les clauses de souplesse de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007
- Directive pour une analyse comparative de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, avec les législations nationales et d'autres mesures

**Pour en savoir plus, contactez:**

wagner@ilo.org





## 5. Accord 2009 de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PSMA)

### De quoi s'agit-il?

L'accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA) constitue le premier instrument international juridiquement contraignant visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Son objectif principal est d'empêcher les navires s'adonnant à la pêche INN d'utiliser les ports et de débarquer leurs prises. Cet accord vient compléter d'autres outils et instruments, et s'inscrit dans un cadre international mêlant instruments contraignants et non obligatoires dont l'objectif est d'assurer la conservation à long terme des ressources et écosystèmes marins, ainsi que leur exploitation raisonnée.



### Pourquoi ratifier le PSMA?

À l'échelle mondiale, la pêche INN entraîne des pertes de revenus estimées entre 10 et 23 milliards de dollars par an. Cette activité destructrice constitue une menace grave pour la conservation à long terme des ressources halieutiques et nuit fortement à la sécurité alimentaire, à l'emploi et aux économies locales.

L'application du PSMA offre un moyen économique et sûr de décourager la pêche INN, car elle empêche les navires suspectés de s'y adonner d'utiliser les services portuaires et de débarquer leurs prises. Les produits de la mer issus de la pêche INN ne pouvant plus être commercialisés, ces pratiques perdent de leur intérêt. Par ailleurs, l'application du PSMA permet de réduire les coûts de surveillance en mer et harmonise les mesures de contrôle des États du port applicables aux navires de pêche étrangers. La puissance du PSMA se renforce au fur et à mesure que les pays le ratifient et l'appliquent, car les bateaux pratiquant la pêche INN ont mécaniquement accès à un nombre de plus en plus restreint de ports où débarquer et vendre leurs captures.

### Portée et application

Le PSMA établit un ensemble minimales de mesures types que les parties signataires doivent appliquer lorsque des navires étrangers cherchent à entrer dans leur port ou y sont déjà à quai.

Son application peut entraîner le refus de l'entrée dans le port, le refus de l'utilisation des services portuaires et la détection d'activités de pêche INN lorsqu'il existe des preuves évidentes que cette activité ou des activités associées sont pratiquées.

L'application du PSMA peut mener à la saisie ou à l'abandon des captures, des poursuites pénales, civiles ou administratives et la coopération avec les États du pavillon et les organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) relativement à des mesures de répression



et de dissuasion. Par ailleurs, elle peut contribuer à améliorer la coordination des inspections portuaires du fait qu'elle intègre les inspections des produits de la pêche au système plus global de contrôle des États du port (FAO, 2009). Cet Accord peut ainsi permettre l'avènement d'un système coordonné et intégré de contrôle des problématiques de santé, de sécurité, de pollution et de criminalité transnationale auxquelles les bateaux de pêche peuvent être associés.

L'application de l'Accord exclut les bateaux des pays voisins pratiquant la pêche artisanale, dans la mesure où l'État du pavillon coopère et que ces bateaux ne sont pas suspectés de s'adonner à la pêche INN.

## Contenu

Le PSMA prévoit des exigences minimales que les parties doivent appliquer avant d'autoriser des navires à entrer dans leur port, des procédures pour l'entrée dans le port et l'utilisation des installations portuaires, ainsi que des procédures pour la réalisation des inspections et la communication de leurs résultats. Cet Accord précise également le rôle de l'État du pavillon, les besoins des pays en développement et les modalités de règlement des litiges.

Lorsque l'entrée dans un port a été accordée sur la base des informations fournies par un navire et avant l'inspection, l'utilisation du port peut être refusée dans certaines circonstances. Cette interdiction est notamment applicable si le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et appropriée de l'État du pavillon ou de l'État côtier. Une partie peut également refuser l'utilisation du port lorsqu'il apparaît évident que le poisson transporté sur le navire a été pêché en violation des exigences de l'État côtier. En outre, l'utilisation du port peut être refusée lorsque l'État du pavillon ne confirme pas à l'État du port dans un délai raisonnable que le poisson à bord du navire a été pêché dans le respect des exigences de l'organisation régionale de gestion de la pêche.

Les éventuelles inspections doivent respecter les procédures convenues et le formulaire d'inspection fourni doit être dûment rempli. L'Accord précise également les modalités de formation des inspecteurs.

Lorsqu'un navire se voit refuser l'utilisation du port, il ne peut ni recourir aux services portuaires (comme l'avitaillement en carburant et fournitures, la

maintenance et la mise en cale sèche), ni débarquer, transborder, conditionner ou transformer du poisson qui n'a pas été débarqué antérieurement.

L'Accord prévoit une communication et une coopération aux niveaux national et régional. Au niveau national, il impose l'intégration et la coordination des mesures de l'État du port au sein d'un système élargi de contrôles portuaires et d'autres mesures visant à prévenir la pêche INN, ainsi que l'échange d'informations entre les agences nationales et la coordination des activités de mise en œuvre. Des protocoles de coopération et d'échange d'informations entre les parties et avec les organisations internationales et régionales concernées, telles que les ORGP, sont également fournis.

Les parties doivent fixer un nombre suffisant d'inspections annuelles et déterminer sur quels critères prioriser les bateaux à inspecter. Nombre d'entre l'ont fait par l'intermédiaire des ORGP. Les inspecteurs doivent accomplir leurs tâches conformément aux normes convenues et doivent pouvoir consulter et examiner l'ensemble des pièces pertinentes. Les rapports d'inspection doivent contenir des informations standard et être transmis aux parties concernées, notamment aux États et ORGP concernés, ainsi qu'à la FAO.

Le PSMA impose aux États du pavillon de veiller aux points suivants:

- faire en sorte que leurs navires coopèrent avec l'État du port pendant l'inspection,
- encourager leurs navires à utiliser les ports des États qui se conforment à l'Accord,
- enquêter et prendre des mesures répressives lors de la découverte de preuves de pêche INN ou d'activités liées,
- signaler les mesures prises envers les navires battant leur pavillon qui sont suspectés de se livrer à la pêche INN.

Les besoins des États en développement sont pris en compte et des dispositions sont prévues pour l'assistance technique et financière, notamment la mise en place d'un fonds de soutien au développement et au renforcement des capacités et des activités de supervision, contrôle et surveillance pertinentes.





## Comment ratifier le PSMA?

Les pays et organisations d'intégration économique sont encouragés à ratifier le PSMA. Un pays signataire du PSMA peut déposer l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation auprès du directeur général de la FAO. Les pays non-signataires peuvent déposer l'instrument d'adhésion d'origine auprès du directeur général de la FAO.

**État:** Entré en vigueur le 5 juin 2016.

### Autres ressources pertinentes

- Texte de l'Accord 2009 de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PSMA)
- Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement
- Parties au PSMA
- Cadres juridiques pertinents et complémentaires au PSMA

### Pour en savoir plus, contactez:

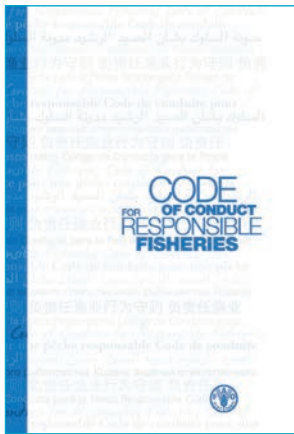
[PSMA-support@fao.org](mailto:PSMA-support@fao.org)





## 6. Instruments non obligatoires de la FAO, l'OIT et l'OMI pour la sécurité en mer

La FAO, l'OIT et l'OMI ont élaboré divers instruments non obligatoires visant à promouvoir la sécurité des navires de pêche et des pêcheurs. Nous en présentons brièvement quelques-uns dans cette section.



### Code de conduite pour une pêche responsable, 1995.

Le Code de conduite pour une pêche responsable pose les normes et principes internationaux pour des pratiques de pêche et un développement de l'aquaculture responsables. Il s'agit d'une référence pour les activités nationales et internationales, notamment pour les politiques, cadres et instruments institutionnels, car il permet une exploitation durable et écologique des ressources aquatiques vivantes. Il contient des dispositions concernant les devoirs des États dans leur ensemble, des États du pavillon, des États du port et des États de marché, mais également concernant le rôle des ORGP. L'article 8 du Code (opérations de pêche) pose les principes d'une pêche responsable. Il présente les devoirs des États en matière de vérification du caractère responsable des opérations de pêche et aborde notamment des aspects liés à la sécurité en mer, la sécurité sociale et l'emploi décent, les technologies de pêche et le financement et l'assurance dans la pêche.

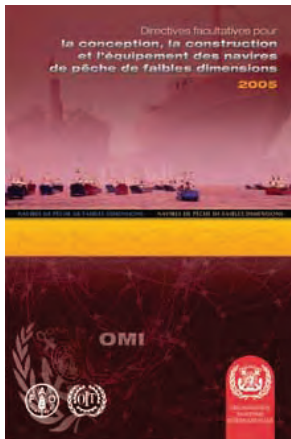


### Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, 2005.

Ce recueil se présente sous la forme d'un guide en deux parties: Directives pratiques de sécurité et d'hygiène (partie A) et Dispositions à prévoir en matière de sécurité et d'hygiène pour la construction et l'équipement des navires de pêche (partie B).

La partie A du recueil présente le détail des devoirs et responsabilités des autorités compétentes, des capitaines et de l'équipage, mais aussi des informations sur la formation des pêcheurs, la sensibilisation et la formation à la sécurité, et la santé et les soins médicaux dans le secteur de la pêche. Elle concerne les navires de pêche de toutes tailles et comprend une section sur les navires non pontés et les navires pontés de moins de 12 m de long. La partie B fournit aux constructeurs et propriétaires de navires des informations sur la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche. Elle cherche à favoriser la sécurité de ces navires, ainsi que la sécurité et la santé de leurs équipages. La partie B ne concerne que les navires de pêche d'une longueur généralement égale ou supérieure à 24 mètres. Le recueil de règles de sécurité constitue un guide utile pour les personnes souhaitant élaborer des lois et réglementations nationales pour la sécurité des bateaux de pêche et des pêcheurs.





### Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions, 2005.

L'objectif de ces directives est de fournir des indications générales de sécurité pour la conception, la construction et l'équipement des bateaux de pêche pontés de 12 à 24 m de long. Elles comportent des sections sur la construction, la stabilité, les machines, la protection anti-incendie, la protection de l'équipage, le matériel de sauvetage, les procédures d'urgence, les radiocommunications, l'équipement de navigation et l'hébergement de l'équipage.



### Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés, 2012.

Ces recommandations portent sur la conception, la construction et l'équipement, ainsi que sur la formation et la protection de l'équipage des petits bateaux de pêche. Elles cherchent à favoriser la sécurité de ces navires, ainsi que la sécurité et la santé de leurs équipages.

Elles concernent les navires pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires non pontés destinés à la pêche en mer, ainsi que sur les océans, les rivières, les lacs, les retenues d'eau et toute autre étendue d'eau. Elles couvrent les points suivants: construction, stabilité et étanchéité des navires, machines et installations électriques, protection et lutte contre les incendies, protection de l'équipage, dispositifs de sauvetage, procédures d'urgence et formation à la sécurité, radiocommunications, équipement de navigation, logement du personnel, recrutement, formation et développement des compétences.



### Directives pour l'application de la partie B du recueil, des directives facultatives et des mesures de sécurité recommandées, 2014.

Ces directives visent à aider les ministères de la Mer, du Travail et des Pêches (et tout autre ministère concerné) à mettre en œuvre les trois instruments de la FAO, l'OIT et l'OMI concernant la conception, la construction et l'équipement des bateaux de pêche de tous types et de toutes tailles.

Elles couvrent les points suivants: exigences légales, administratives, stratégiques et opérationnelles en matière de sécurité, de renforcement des capacités, de formation de l'équipage et d'application de la réglementation. Elles fournissent des informations de base favorisant la compréhension des dispositions techniques et de la terminologie auxquelles ces instruments font référence.

Les directives de mise en œuvre précisent également où trouver des informations spécifiques dans ces instruments et donnent des exemples concrets.





### Technical Guidelines for Responsible Fisheries: Fishing operations: Best Practices to improve safety at sea in the fisheries sector, 2015.

Ces directives techniques peuvent aider les autorités à élaborer et mettre en œuvre des stratégies permettant d'améliorer la sécurité, la santé et les conditions de travail lors des activités de pêche. Elles couvrent les sujets suivants: Recueil et analyse de données et d'informations afin d'améliorer la sécurité, inventaire du secteur national de la pêche (enquêtes de référence axées sur les ressources humaines pour comprendre les causes des accidents survenant en mer, problèmes, solutions permettant d'élaborer une stratégie de sécurité et conseils pour la gestion des changements).





## 7. Conclusions

La pêche est souvent considérée comme l'une des activités les plus dangereuses au monde en raison des dizaines de milliers d'accidents et de décès dont sont victimes les pêcheurs tous les ans. Au cours des dernières décennies, les membres de l'OMI, de l'OIT et de la FAO ont élaboré divers instruments applicables à la pêche internationale pour améliorer la sécurité et les conditions de vie et de travail dans la pêche, et réduire ainsi le nombre d'accidents et de morts dans le secteur.

Les instruments non obligatoires ont été mis au point et sont utilisés activement par de nombreux États et parties prenantes du monde de la pêche. Au cours des dernières années, un cadre juridiquement contraignant pour la sécurité de la pêche et des conditions de travail décentes a vu le jour avec la Convention sur le travail dans la pêche (n° 188) de l'OMI, l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA) et l'Accord du Cap de l'OMI. Ce dernier accord devrait entrer en vigueur sous peu.

De plus en plus de pays ratifient et mettent en application ces instruments internationaux. Toutefois, pour qu'ils contribuent efficacement à l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail dans la pêche, il est important que les normes et exigences minimales qu'ils prévoient

soient adoptées aussi largement que possible. L'OMI, l'OIT et la FAO continuent donc de promouvoir cet ensemble d'instruments internationaux et d'encourager l'ensemble des États à les ratifier et à les mettre en œuvre.

Pour ce faire, elles échangent notamment des informations sur les contrôles des États du port pour améliorer la sécurité et les conditions de travail et de vie, mais aussi réduire la pêche INN. Elles renforcent également les capacités par l'intermédiaire de séminaires techniques régionaux sur la sécurité, la pêche INN et le travail décent en Asie, dans le Sud-ouest de l'océan Indien, et ont mis en place et le Groupe de travail ad hoc mixte FAO/OMI sur la pêche INN et les questions connexes (GTC). Des fonds de soutien, une assistance technique et juridique et des outils de renforcement des capacités sont mis à la disposition des États qui ratifient les instruments internationaux présentés dans le présent document afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application.

Ensemble, nous pouvons façonner l'avenir de la pêche et favoriser des emplois sûrs et décents dans la pêche grâce à l'application de normes internationales.





## 8. Annexe

### Listes alphabétiques des pays ayant ratifié le CTA, la Convention STCW-F, la Convention C188 et le PMSA

<b>CTA</b>	Allemagne, Belgique, Congo, Danemark, Espagne, Finlande, France, Îles Cook, Islande, Norvège, Pays-Bas, Saint-Kitts-et-Nevis, Sao Tomé-et-Principe et Afrique du Sud.
<b>STCW-F</b>	Afrique du Sud, Belgique, Canada, Congo, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, France, Gambie, Indonésie, Islande, Kiribati, Lettonie, Lituanie, Maroc, Mauritanie, Namibie, Nauru, Norvège, Nouvelle-Zélande, Ouganda, Palau, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République arabe syrienne, Roumanie, Sainte-Lucie, Sierra Leone, Tunisie, Ukraine et Uruguay.
<b>C188</b>	Afrique du Sud, Angola, Argentine, Bosnie-Herzégovine, Congo, Danemark, Estonie, France, Lituanie, Maroc, Namibie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Sénégal.
<b>PMSA</b>	Afrique du Sud, Albanie, Australie, Bahamas, Bangladesh, Barbade, Cambodge, Canada, Cap-Vert, Chili, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark (au titre du Groenland et des îles Féroé - membre associé), Djibouti, Dominique, Équateur, États-Unis d'Amérique, Fidji, France, Gabon, Gambie, Ghana, Grenade, Guinée, Guyana, Indonésie, Islande, Japon, Kenya, Libéria, Libye, Madagascar, Maldives, Mauritanie, Maurice, Monténégro, Mozambique, Myanmar, Namibie, Nouvelle-Zélande, Norvège, Oman, Palaos, Panama, Pérou, Philippines, République de Corée, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Thaïlande, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Turquie, Union européenne (Organisation membre), Uruguay, Vanuatu, Viet Nam.

\*État au 1er juillet 2020.





## 9. Références

---

- FAO.** 2016. *Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.* [en ligne]. \[Accès le 13 mai 2020]  
[www.fao.org/3/a-i5469t.pdf](http://www.fao.org/3/a-i5469t.pdf)
- OIT.** 2010. *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007* [en ligne]. \[Accès le 13 mai 2020]  
[www.ilo.org/sector/Recourses/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS\\_177245/lang--fr/index.htm](http://www.ilo.org/sector/Recourses/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_177245/lang--fr/index.htm)
- OIT.** 2017. *Directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche* [en ligne]. \[Accès le 13 mai]  
[www.ilo.org/sector/Recourses/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS\\_428592/lang--fr/index.htm](http://www.ilo.org/sector/Recourses/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_428592/lang--fr/index.htm)
- IMO.** 2020. *État des traités de l'OMI* [en ligne]. \[Accès le 13 mai 2020]  
[www.imo.org/fr/Publications/Pages/Home.aspx](http://www.imo.org/fr/Publications/Pages/Home.aspx)
- PEW.** 2019. *L'Accord du Cap.* [en ligne]. \[Accès le 13 mai]  
[www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/01/ctaexplained\\_brief\\_v3\\_frfr.pdf](http://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/01/ctaexplained_brief_v3_frfr.pdf)





Ce document a été préparé par l'OMI, l'OIT et la FAO dans le but de conseiller les décideurs et autres parties prenantes des secteurs de la pêche, de la mer et du travail, et d'encourager la ratification et la mise en œuvre des instruments internationaux juridiquement contraignants répertoriés ci-dessous:

- Accord du Cap (CTA) de l'OMI, 2012
- Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) de l'OMI, 1995
- Convention sur le travail dans la pêche (n° 188) de l'OIT, 2007
- Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PSMA) de la FAO, 2009.

**Contacts:**

Division des pêches - Ressources naturelles et production durable

E-mail: [fi-inquiries@fao.org](mailto:fi-inquiries@fao.org)

Site Web: [www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/fr/](http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/fr/)

*Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture*

Viale delle Terme di Caracalla

00153 Rome, Italie



Certains droits réservés. Ce document est diffusé sous licence CC BY-NC-SA 3.0 IGO